Politică

Mafia de partid și de stat! Stoica și ministrul Muncii – afacerile care au pus pe butuci CFR



Cimpoi Adrian • 29/06/2025 0 1.613 2 minute de citit



Într-o Românie în care politica e dictată de relațiile personale, nu de interesul public, povestea nașului Gruia Stoica, mogulul feroviar, și a finului său Florin Manole, ministrul Muncii, este exemplul clasic al capturării instituțiilor de stat în beneficiul unei rețele private de interese. O relație de familie cu efecte catastrofale asupra CFR Marfă, compania publică de transport care astăzi se află în agonie economică.

Cine este Florin Manole?

•Deputat PSD din 2016, actualmente la al treilea mandat parlamentar.

•Absolut lipsit de notorietate publică, Florin Manole a rămas aproape invizibil în spațiul politic, cu excepția unor luări de cuvânt simbolice și aliniate fidel direcției de partid.

•În ciuda anonimatului, a fost propulsat în funcții-cheie în Guvern:

•Secretar general adjunct al Guvernului în perioada 2021–2023.

•Ministru al Muncii din 2024.

„Un soldat fidel, folosit pentru discreție și loialitate, nu pentru competență. Funcționează ca interfață administrativă a unor interese mari”, spune un fost oficial de la Palatul Victoria.

Nașul și rețeaua de transport

Gruia Stoica, cunoscut pentru conexiunile sale în zona politică și economică, este nașul copilului lui Florin Manole. Legătura personală s-a transformat în alianță de afaceri, prin care Stoica a beneficiat de protecție guvernamentală, iar Manole a urcat în ierarhia administrativă ca garant al influenței economice.

Stoica controlează:

•Grupul GRAMPET, care deține GFR (Grup Feroviar Român) – cel mai mare operator privat de marfă pe calea ferată.

•Compania a devenit, în ultimul deceniu, beneficiarul real al degradării controlate a CFR Marfă.

Cum a fost devalizată CFR Marfă

1. CFR Marfă a fost parte într-un parteneriat public-privat: Rolling Stock Company (RSCO) – unde Gruia Stoica, prin GFR, a deținut 40%, CFR Marfă 42%, iar Raiffeisen 18%.

2. Sub pretextul eficientizării, CFR a transferat către RSCO locomotive și vagoane.

3. Acestea au fost reparate la prețuri umflate, apoi închiriate către GFR la prețuri subevaluate.

4. Statul a pierdut controlul companiei și nu a mai încasat dividende sau control asupra activelor sale.

„CFR a ajuns chiriaș în propriul vagon, iar GFR – beneficiar net dintr-un parteneriat cu statul pe care l-a golit de conținut", afirmă un raport de audit KPMG.

Rolul finului: Florin Manole, garantul tăcerii

Pe când era secretar general adjunct al Guvernului:

•Florin Manole a avut acces la toate reformele din zona transporturilor și reorganizării întreprinderilor de stat.

•În acea perioadă, GFR a prosperat, iar CFR Marfă a pierdut contracte și active.

•Odată ajuns ministru al Muncii, Manole a direcționat contracte sociale prin metode similare – inclusiv în Sectorul 1, prin firme interpuși.

Legătura personală cu Gruia Stoica a devenit puntea prin care protecția politică s-a tradus în afaceri curate pe hârtie, dar toxice pentru bugetul public.

Astăzi, CFR Marfă este o ruină

•4 miliarde de lei datorii

•Insolvență activă

•Pierderi anuale constante

•Vagoane și locomotive date „în leasing” prin RSCO

Între timp, GFR a devenit lider regional. Pe spinarea statului român.

Florin Manole, un deputat PSD aproape necunoscut, dar atent susținut în culise, a devenit finul perfect pentru un naș cu interese majore. Dacă Gruia Stoica a oferit botezul copilului, Manole a oferit în schimb tăcere instituțională, protecție administrativă și acces la butoanele guvernamentale.

CFR Marfă nu a pierdut din incompetență. Ci din loialitate. O loialitate de familie.

#cfr **#cfr marfa** **#florin manole** **#gruia stoica** **#mafia de partid si de stat** **#ministrul muncii** **#nasul si finul** **#Psd**

Comentează!